Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 25.

(Nr. 9914). Staatsvertrag zwischen Preußen, Bayern und Sachsen-Meiningen wegen Herstellung einer Eisenbahn von Köppelsdorf nach Stockheim. Vom 30. Januar 1897.

Seine Majestät der König von Preußen, Seine Königliche Hoheit Prinz Luitpold des Königreichs Bayern Verweser, im Namen Seiner Majestät des Königs, und Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Meiningen haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung einer Eisenbahn von Köppelsdorf nach Stockheim zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Ministerialdirektor, Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. Paul Micke und

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Finanzrath Friedrich Lehmann,

Seine Königliche Hoheit Prinz Luitpold, des Königsreichs Bayern Verweser:

Allerhöchstihren Ministerialdirektor Carl Ritter von Oswald,

Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Meiningen:

Höchstihren Geheimen Staatsraths Dr. Max von Butler,

welche unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation nachstehenden Staatsvertrag abgeschlossen haben:

Artikel I.

Die Königlich Bayerische und die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung sind in dem Staatsvertrage vom 20. Juli 1892 übereingekommen,

Ausgegeben zu Berlin den 21. Juni 1897.

der Werra-Eisenbahngesellschaft die Konzession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Köppelsdorf nach Stockheim zu ertheilen. Nachdem das Werra-Eisenbahnunternehmen inzwischen auf den Preußischen Staat übergegangen ist, erklären sich die genannten Regierungen damit einverstanden, daß die Königlich Preußische Regierung den Bau und Betrieb der Bahn von Köppelsdorf nach Stockheim für eigene Rechnung übernimmt.

Artikel II.

Die Feststellung der gesammten Bauentwürfe für die den Gegenstand dieses Vertrages bildende Eisenbahn soll ebenso, wie die Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, der Königlich Preußischen Regierung zustehen, welche indeß sowohl bezüglich der Führung der Bahn, wie bezüglich der Anlegung von Stationen etwaige besondere Wünsche der betreffenden Landesregierung thunlichst berücksichtigen will. Die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe, soweit diese die Herstellung von Wegeübergängen, Brücken, Durchlässen, Flußkorrektionen, Vorfluthanlagen und Parallelwegen betreffen, nebst der baupolizeilichen Prüfung der Stationsanlagen bleibt jeder Regierung innerhalb ihres Gebietes vorbehalten.

Sollte demnächst nach Fertigstellung der Bahn in Folge eintretenden Bedürfnisses die Anlage neuer Wasserdurchlässe, Staats- oder Vizinalstraßen, welche die geplante Eisenbahn kreuzen, von den einzelnen Landesregierungen angeordnet oder genehmigt werden, so wird zwar Preußischerseits gegen die Ausführung derartiger Anlagen keine Einsprache erhoben werden; die Königlich Bayerische und Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung verpflichten sich aber, dafür einzutreten, daß durch die neue Anlage weder der Betrieb der Eisenbahn gestört wird, noch auch daraus der Eisenbahnverwaltung ein anderer Kostenaufwand erwächst, als der für die etwa von der Eisenbahnverwaltung für nothwendig erachtete Bewachung der neuen Uebergänge.

Artikel III.

Die Spurweite der Gleise soll 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen. Die Königlich Preußische Regierung ist berechtigt, die im Artikel I benannte Bahn nach den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 beziehungsweise, soweit die Bahn auf Bayerischem Staatsgebiet liegt, der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Bayerns vom 10. Dezember 1892 und den dazu etwa künftig ergehenden ergänzenden oder abändernden Bestimmungen herzustellen und demnächst zu betreiben.

Artikel IV.

Die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung übernimmt — in Anerkennung der für die betreffenden Theile ihres Staatsgebiets hiermit verknüpften Vortheile — die Verpflichtung:

1) den zum Bau der Bahnanlagen erforderlichen Grund und Boden der Königlich Preußischen Regierung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen;

2) zu den Baukosten der Linie einen unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Zuschuß von 722 000 Mark, in Worten: „Siebenhundert zwei und zwanzigtausend Mark" zu gewähren.

Artikel V.

Die im Artikel IV unter Nr. 1 übernommene Verpflichtung erstreckt sich auf das gesammte zur Herstellung der Bahn, einschließlich der Stationen und aller sonstigen Anlagen, sowie auf das für Seitenentnahmen, Parallelwege, Sicherheitsstreifen, Gewinnung von Baumaterialien, Lagerplätze, Korrektionen von Wegen oder Wasserläufen u. s. w. nach den genehmigten Bauplänen oder nach den Bestimmungen der Landespolizeibehörden erforderliche oder zum Schutze der benachbarten Grundstücke, zur Verhütung von Feuersgefahr u. s. w. für nothwendig erachtete, der Enteignung unterworfene Grundeigenthum mit Einschluß von Rechten und Gerechtigkeiten. Die Ueberweisung des Grundeigenthums nebst Rechten und Gerechtigkeiten soll dergestalt unentgeltlich erfolgen, daß von der bauenden Eisenbahnverwaltung auch Kultur- und Inkonvenienz-Entschädigung nicht zu tragen und die für den Bau der Bahn erforderlichen Grundstücke frei von Pfandrechten, sowie frei von allen dinglichen Lasten und Abgaben, die dauernd erforderlichen in das Eigenthum, die vorübergehend erforderlichen für die Dauer des Bedürfnisses in die Benutzung des Preußischen Staates übergehen. Auch trägt die Herzoglich Meiningensche Regierung die Kosten der Vermessung und Versteinung des überwiesenen Terrains, sowie die Kosten für feuersichere Herstellung der an der Bahnlinie liegenden Gebäude.

Die bauleitende Eisenbahnverwaltung wird nach Genehmigung des Bauplanes und der bei der Bauausführung etwa erforderlich werdenden Ergänzungen für jede Feldmark einen Planauszug vorlegen, welcher die zu überweisenden Grundstücke nach ihrer katastermäßigen oder sonst üblichen Bezeichnung und Größe, deren Eigenthümer nach Namen und Wohnort, ferner die landespolizeilich angeordneten Anlagen sowie, wo nur eine Belastung von Grundeigenthum in Frage steht, die Art und den Umfang dieser Belastung zu enthalten hat.

Binnen drei Monaten nach Vorlage dieses Auszuges ist die Eisenbahnverwaltung in den Besitz der erforderlichen Grundstücke zu setzen. Ist innerhalb dieser Frist die Ueberweisung nicht erfolgt, so steht der Eisenbahnverwaltung die Befugniß zu, ohne Weiteres die gesetzliche Enteignung zu beantragen, zu welchem Zweck die Königlich Bayerische und die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung der Königlich Preußischen Regierung für ihr Gebiet das Enteignungsrecht rechtzeitig ertheilen werden. Der im Enteignungswege für den Grunderwerb u. s. w. erwachsende Aufwand einschließlich der Kosten des Verfahrens ist der Eisenbahnverwaltung alsdann von der Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Regierung zu ersetzen.

Der Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Regierung bleibt es freigestellt, wegen der Uebertragung dieser, sowie der im Artikel IV unter Nr. 2 übernommenen Verpflichtung auf die von der Bahnlinie berührten Meiningenschen Ge-

meinden u. s. w. mit letzteren sich zu verständigen; sie bleibt indeß auch für den Fall einer derartigen Uebertragung für die Erfüllung der Verpflichtungen ihrerseits der Königlich Preußischen Regierung verhaftet.

Die hohen vertragschließenden Regierungen sind darin einig, daß die Herstellung, Unterhaltung und Beleuchtung der Zufuhrwege zu den Stationen, soweit diese Wege außerhalb der Stationen liegen, nicht Sache der Eisenbahnverwaltung ist.

Von dem nach Artikel IV Nr. 2 zu leistenden Baarzuschuß ist die erste Theilzahlung von 200 000 Mark vier Wochen nach der landespolizeilichen Prüfung und Genehmigung des Bauplans, die zweite Theilzahlung von 250 000 Mark und die dritte von 272 000 Mark aber 6 beziehungsweise 12 Monate nach Entrichtung der ersten Theilzahlung seitens der Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Regierung an die Königlich Preußische Regierung zu zahlen.

Sollte die Königlich Preußische Regierung sich demnächst zu einer Erweiterung der ursprünglichen Bahnanlagen durch Herstellung von Anschlußgleisen, Stationen oder zu ähnlichen Einrichtungen entschließen, so werden die Königlich Bayerische und die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung zwecks Erwerbung des zur Ausführung dieser Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, auf welche sich die Verpflichtung im Artikel IV unter Nr. 1 des Vertrages nicht bezieht, für ihr Gebiet das Enteignungsrecht ertheilen, insoweit dasselbe nicht bereits nach den gesetzlichen Bestimmungen von selbst Anwendung findet, und für die Ermittelung und Feststellung der Entschädigungen keine ungünstigeren Bestimmungen in Anwendung bringen lassen, als diejenigen, welche bei den Enteignungen zu Eisenbahnanlagen in dem betreffenden Gebiete jeweilig Geltung haben. Für die Verhandlungen, welche zur Uebertragung des Eigenthums oder zur Ueberlassung in die Benutzung an den Preußischen Staat in den bezeichneten Fällen erforderlich sind, namentlich auch für die Auflassung in den öffentlichen Büchern, sind nur die Auslagen der Gerichte zu erstatten und tritt im Uebrigen Freiheit von Staatsgebühren ein.

Artikel VI.

Die Feststellung der Tarife, sowie die Feststellung und Abänderung der Fahrpläne erfolgt — unbeschadet der Zuständigkeit des Reichs — durch die Königlich Preußische Regierung unter thunlichster Berücksichtigung der Wünsche der betheiligten Regierungen. Es sollen übrigens in den Tarifen für die Bahn keine höheren Einheitssätze in Anwendung kommen, als in den allgemeinen Tarifen für die Bahnstrecken des angrenzenden Preußischen Eisenbahndirektionsbezirks.

Artikel VII.

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der neuen Bahn den betreffenden Landesregierungen vorbehalten. Auch sollen die an der Bahn zu errichtenden Hoheitszeichen nur die der betreffenden Landesregierung sein.

Der Königlich Bayerischen und Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Regierung bleibt vorbehalten, zur Handhabung des ihnen über die in ihrem Gebiet belegene Bahnstrecke zustehenden Hoheitsrechts einen beständigen Kommissarius zu

bestellen, welcher die Beziehungen zur Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung in allen denjenigen Fällen zu vertreten hat, welche nicht zum direkten gerichtlichen und polizeilichen Einschreiten der Behörden geeignet sind.

Die Handhabung der Bahnpolizei erfolgt durch die Königlich Preußischen Eisenbahnbehörden und -Beamten, welche auf Vorschlag der Königlich Preußischen Betriebsverwaltung von den zuständigen Königlich Bayerischen beziehungsweise Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Behörden in Pflicht zu nehmen sind. Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt den betreffenden Organen der Landesregierung ob. Dieselben werden den Bahnpolizeibeamten auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten.

Artikel VIII.

Preußische Staatsangehörige, welche in dem Königlich Bayerischen oder Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Gebiete stationirt sind, erleiden dadurch keine Aenderung ihres Staatsangehörigkeitsverhältnisses.

Die Beamten der Bahn sind ohne Unterschied des Orts der Anstellung rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Dienstvorgesetzten beziehungsweise den Aufsichtsorganen der Königlich Preußischen Staatsregierung, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen dergleichen Unterbeamten innerhalb der genannten Staatsgebiete soll auf Angehörige der letzteren vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls geeignete Militäranwärter, unter welchen die betreffenden Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

Artikel IX.

Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß des Baues oder Betriebes der Bahn gegen die Eisenbahnverwaltung geltend gemacht werden möchten, sollen von den betreffenden Landesgerichten und — insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen — auch nach den betreffenden Landesgesetzen beurtheilt werden.

Artikel X.

Die Königlich Bayerische Regierung wird von dem Betriebe der Bahn innerhalb ihres Staatsgebiets Abgaben nach Maßgabe der landesgesetzlichen Bestimmungen erheben. Für die Besteuerung der innerhalb des Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Gebiets belegenen Theilstrecke sollen die Bestimmungen des Staatsvertrages vom 27. Mai 1895 (Artikel III Ziffer 4) sinngemäße Anwendung finden.

Artikel XI.

Der Königlich Bayerischen Regierung bleibt das Recht vorbehalten, die in ihrem Gebiet belegene Bahnstrecke gegen Erstattung des Anlagekapitals jederzeit anzukaufen. Dem Anlagekapital sind die während der Bauzeit aufgelaufenen

dreiundeinhalbprozentigen Zinsen, sowie die Kosten für spätere Vervollständigungen und Erweiterungen einzurechnen, ebenso der Werth des seitens der Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Regierung unentgeltlich hergegebenen Grund und Bodens. Insofern zur Zeit der Erwerbung der Zustand der Bahn gegen die ursprüngliche Anlage sich wesentlich verschlechtert haben möchte, soll außerdem an dem ursprünglichen Anlagekapital nach einem durch Sachverständige zu bestimmenden Prozentsatze ein dem dermaligen Zustand entsprechender Abzug gemacht werden. Die Königlich Bayerische Regierung wird sich im Falle des Ankaufs der in ihr Staatsgebiet entfallenden Theilstrecke der Bahn mit der Königlich Preußischen Regierung über die im Interesse der einheitlichen Fortsetzung des Betriebes erforderlichen Maßregeln verständigen.

Artikel XII.

Die Königlich Bayerische Regierung gestattet der Königlich Preußischen Regierung die Mitbenutzung des Bahnhofs Stockheim.

Die Bedingungen der Mitbenutzung werden durch die beiderseitigen Eisenbahnverwaltungen in einem besonderen Betriebsvertrage festgesetzt werden.

Artikel XIII.

Gegenwärtiger Vertrag soll allerseits zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt werden, die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden soll in Berlin erfolgen.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Berlin, den 30. Januar 1897.

(L. S.) Dr. Micke. (L. S.) Oswald. (L. S.) M. v. Butler.
(L. S.) Lehmann.

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

(Nr. 9915.) Allerhöchster Erlaß vom 16. Juni 1897, betreffend den Bau und Betrieb der in dem Gesetze vom 8. Juni d. J. (Gesetz-Samml. S. 171) vorgesehenen neuen Eisenbahnlinien.

Auf Ihren Bericht vom 11. Juni d. J. bestimme Ich, daß bei demnächstiger Ausführung der in dem Gesetze vom 8. Juni d. J., betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen sowie an der Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern, im §. 1 unter I Lit. a vorgesehenen Eisenbahnlinien die Leitung des Baues und demnächst auch des Betriebes derselben, und zwar:

1) der Eisenbahnen
   a) von Stallupönen nach Goldap,
   b) von Ortelsburg nach Neidenburg
      der Königlichen Eisenbahndirektion zu Königsberg in Preußen,

2) der Eisenbahn von Culm nach Unislaw
      der Königlichen Eisenbahndirektion zu Danzig,

3) der Eisenbahnen
   a) von Schweidnitz nach Charlottenbrunn,
   b) von Petersdorf nach Ober-Polaun (Grünthal)
      der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau,

4) der Eisenbahn von Grätz i. P. nach Kosten i. P. oder Czempin oder einem zwischen diesen Orten gelegenen anderen Punkte der Linie Lissa—Posen
      der Königlichen Eisenbahndirektion zu Posen,

5) der Eisenbahn von Callies nach Falkenburg
      der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg,

6) der Eisenbahn von Wollin nach Swinemünde
      der Königlichen Eisenbahndirektion zu Stettin,

7) der Eisenbahnen
   a) von Blankenstein nach Marxgrün,
   b) von Niederfüllbach nach Rossach,
   c) von Ebersdorf bei Sonnefeld nach Weidhausen
      der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt,

8) der Eisenbahnen
   a) von Schandelah nach Oebisfelde,
   b) von Triangel nach Uelzen
      der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg,

9) der Eisenbahnen
a) von Münster i. W. nach Coesfeld,
b) von Coesfeld nach Borken i. W.,
c) von Borken i. W. nach Empel
der Königlichen Eisenbahndirektion zu Münster in Westfalen,

10) der Eisenbahn von Wülfrath nach Ratingen (West)
der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld,

11) der Eisenbahnen
a) von Kirchberg i. Hunsrück nach Hermeskeil,
b) von Primsweiler nach Dillingen
der Königlichen Eisenbahndirektion zu St. Johann-Saarbrücken

übertragen wird.

Zugleich bestimme Ich, daß das Recht zur Enteignung und dauernden Beschränkung derjenigen Grundstücke, welche zur Bauausführung nach den von Ihnen festzustellenden Plänen nothwendig sind, für die unter 1 bis 6 und 8 bis 11 bezeichneten Eisenbahnen — bezüglich der unter 3 b und 8 a aufgeführten Linien von Petersdorf nach Ober-Polaun (Grünthal) und von Schandelah nach Oebisfelde für die im diesseitigen Staatsgebiete belegenen Theilstrecken — nach den gesetzlichen Bestimmungen Anwendung finden soll.

Dieser Erlaß ist in der Gesetz-Sammlung zu veröffentlichen.

Liegnitz, den 16. Juni 1897.

Wilhelm.

Thielen.

An den Minister der öffentlichen Arbeiten.

Bekanntmachung.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872 (Gesetz-Samml. S. 357) sind bekannt gemacht:

1) der Allerhöchste Erlaß vom 29. April 1897, betreffend die Herabsetzung des Zinsfußes der von dem Kreise Osterburg auf Grund des Allerhöchsten Privilegiums vom 28. April 1886 ausgegebenen Anleihescheine von 4 auf $3^1/_2$ Prozent, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Magdeburg Nr. 23 S. 201, ausgegeben am 5. Juni 1897;

2) das Allerhöchste Privilegium vom 3. Mai 1897 wegen Ausfertigung auf den Inhaber lautender Anleihescheine der Stadt Mülheim a. d. Ruhr im Betrage von 2 500 000 Mark durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Düsseldorf Nr. 21 S. 189, ausgegeben am 29. Mai 1897.

Redigirt im Bureau des Staatsministeriums.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.